学术专论

清末地缘政治和国际经济竞争中的海参崴

曹　雯

[摘要]　1903年，随着海参崴与其他地域间海上航线的开通，以及西伯利亚大铁道各区段线路的开通，它不仅可以通过海上，还可以仅凭借陆路铁道即可到达俄国的欧洲部分。由此，海参崴获得了成为东西方欧亚贸易中转枢纽港口的发展契机。就中国进出口贸易额而言，1894年为2.23亿美元，至1911年增长到5.52亿美元。然而，明显呈上升趋势的东西方贸易货运仍主要依靠开发了东西方航线的西方轮船公司，位于西伯利亚大铁道东端的海参崴并未如预期般发展成为一个具有全球性地位的国际贸易港口。造成这一局面的原因有三：一是俄国为贪图更大的地缘政治和经济利益，不惜建设了与海参崴贸易利益相冲突的新商港大连；二是无法容忍俄国去撼动既定国际经济关系乃至地缘政治格局的英、日两国结为同盟，以阻挠俄国的这一发展进程；三是俄方人为设定的种种限制政策，束缚了外国人在海参崴的发展。

[关键词]　海参崴　地缘政治　国际经济　竞争

[中图分类号]　K257.9　**[文献标识码]** A　**[文章编号]** 1002－8587（2024）－03－0133－15

海参崴是被俄国侵占之前的旧称，原是濒临太平洋的一处海湾，精确的地理位置是北纬43度，东经131度，位于日本海西侧。在签署于1858年的中俄《瑷珲条约》里，包括海参崴在内的乌苏里江以东地区被协定由中俄共管，俄国由此拥有了通往太平洋的出海口；且通过1860年的中俄《北京条约》（又称中俄《续增条约》），应由中俄共管的乌苏里江以东地区被割让给俄国。其后，被完全划入俄国的海参崴也改称为符拉迪沃斯托克。俄国对太平洋出海口的成功猎取，就此改变了东北亚地区的疆域所属，以至该地区国际经济甚至地缘政治的格局。

海参崴的开发始自1872年。鉴于其重要的地理位置，必要的军事设施早就在陆续建设中。据俄方记录，从1880年代到1903年，仅中国人就为港口卫戍区的军队建设了数十座小城，以供1万余名的俄官兵居住。[①]1889年，俄国正式确定海参崴为军事要塞。作为俄国太平洋海岸的重要港口城市，海参崴也同时作为货物集散地的商港得到迅速发展。

海参崴天然具有成为良港的条件。其一是临岸吃水深，大型船只可以临岸停泊，有利于岸

[收稿日期]　2023-11-10
[作者简介]　曹雯（1968—　），女，中国人民大学清史研究所副教授，北京100872，caowen@ruc.edu.cn
[基金项目]　国家社科基金重大项目“19世纪上半叶清朝的边疆与边政研究”（22&ZD231）阶段性成果。

① 聂丽·米兹、德米特里·安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938年）》，胡昊、刘俊燕、董国平译，社会科学文献出版社，2016年，第14页。

上集散物资的快进快出，由此不必建设过多的货物保管仓库；其二是它基本属于不冻港，起初每年虽有 120 天前后的结冰停航期，但随着破冰船的利用，其停航日可大幅减少到 70 天。① 鉴于上述条件，俄国在建设港口时，将港口区域做了划分，以中心码头以界，其东为军港，其西为商港，商港区域的港内可同时停泊 60 艘 5000 吨以上的大船。

海参崴的更大贸易契机在于俄国最终决定建设一条横贯欧亚大陆的铁道——西伯利亚大铁道，这条铁道的东端即为海参崴，经西伯利亚后直达俄领的欧洲疆域，以此可将欧亚大陆通过陆路铁道联系在一起。时人称其为“世界性事件”，预测由这条铁道所造成的“欧洲与东亚之间交通方向的变化”将对俄国非常有利，因其可能“引起各国之间既定经济关系的根本变革”，即俄国可能通过这条铁道“控制太平洋水域的一切国际商业活动”。②1892 年后，这条铁路大动脉的建设在各个区段同时动工，就其东部地段而言，一条横穿中国东北北部、最终直达海参崴的铁道在 1897 年开工，时人称之为“东清铁道”（国人称之“中东铁路”），其中心枢纽城市为新建的哈尔滨，由哈尔滨为起点，再建东清铁道支线，直达辽东半岛最南端旅顺口，并于旅顺口左近兴建商港城市大连，且系列工程于 1903 年竣工。于此，海参崴面向大海，它是一个天然条件具备的优良商业港口；面向腹地，它是连贯欧亚大陆的西伯利亚大铁道的东端终点，坐上由此出发的列车，可直达俄领的欧洲区域。拥有如此得天独厚条件的海参崴似乎应该朝着时人预期的目标发展，即在俄国“控制太平洋水域的一切国际商业活动”上发挥重大作用。

然而海参崴并未朝着预定目标发展，且随着岁月的流逝，它曾经拥有过的历史地位似乎也被遗忘了。当今历史学界，对于海参崴的研究非常有限即是明证。③ 这座位于太平洋之日本海西侧的港口城市，随着它与日本、朝鲜、中国沿海各港口间海上航线的开通，随着它与中国东北北部、俄国内地乃至俄国欧洲区域相连的西伯利亚大铁道各区段线路的开通，它原本可在全球范围内发挥国际贸易中转站的作用。但历史事实是：它最终仅成为俄国的海参崴，而非世界的海参崴。在关于海参崴的历史记述里，除了俄国人，位于日本海东侧的日本对海参崴曾给予过重大关注，留下不少记录，反而极大程度参与了海参崴建设以及发展的中国人却并未留下多少相关文字记载。本论文试图利用多方材料，来揭示海参崴在中国清末时期，如何由一个充满成为世界性国际贸易港口机遇的新建商港跌落成太平洋亚洲偏北部沿岸的地域性港口的过程及其原因。

一、清末时期欧亚贸易的状况与海参崴的建设

俄国兴建西伯利亚大铁道的政治以及经济目的是显而易见的。按照俄国人的说法，这条铁

① 野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，野村喜一郎出版，1912 年，第 6–7 页。

② 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，陶文钊译，商务印书馆，1980 年，第 7–8 页。

③ 下列研究成果比较有代表性。衣保中（《试论近代哈尔滨与海参崴的互动发展》，《北方文物》2002 年第 1 期）认为，20 世纪初，哈尔滨、海参崴均发展成为东北亚地区的重要国际商贸中心，两者是内陆商贸中心与沿海港口之间的相互依存、发展的关系；姚永超（《1906—1931 年日俄经济势力在东北地区的空间推移——以港口、铁路、货物运销范围的变化为视角》，《中国历史地理论丛》2005 年第 1 期）认为，1906—1931 年，日本通过港口和铁路的建设，使其经济势力逐渐从东北南部扩大到东北北部，而与此对应的是，俄国在东北北部的经济势力范围不断在退缩；B. 扎采平（《华人对俄罗斯远东城市发展的贡献》，《西伯利亚研究》2007 年第 4 期）认为，俄国人在远东地区建立定居地以来，华人劳工、商人一直是当地经济活动不可分割的一部分，他们为伯力和海参崴的发展做出了贡献，而华人和华商的存在说明了俄国阿穆尔边区政策的灵活性；李皓（《保护“弃民”：日俄战争时期清政府海参崴护侨活动研究》，《华侨华人历史研究》2014 年第 2 期）认为，日俄战争爆发后，清政府对海参崴地区华侨积极实行了外交保护、战后救助、损失索赔等有效护侨措施，再一次印证从同治末年开始实施保护海外侨民政策以来，清政府对华侨的态度确实从外交实践上发生了转变。上述研究对于海参崴的讨论只是局部的，且未将海参崴置入东北亚乃至欧亚大陆的地缘政治和国际经济竞争的大格局中去进行考证，而这是本篇论文所要关注的地方。

道的末端，进入了太平洋地区国际经济和政治竞争的范围。那么，海参崴与西伯利亚大铁道建设时期的太平洋地区乃至欧亚的商业贸易有着怎样的关联？

（一）清末时期欧亚间贸易状况

就19世纪末中国在全球贸易中的地位而言，1892年在华贸易性洋行579家，到1900年发展到1006家，至1910年更是增长到3239家，资本总额在1914年达到1.42亿美元。这些洋行遍布中国各口岸，其出口的商品，从北到南所产的各种“适合市场销售的土特产”尽在其中，像茶叶、丝及丝制品、豆类、矿产等原料以及制成品。比如茶叶，1893年中国绿茶输英达2亿余磅，在俄国的砖茶市场上，中国茶叶更是占据绝对优势，进入20世纪中国茶叶出口虽有所下降，但在1910年仍占世界茶叶贸易份额的28%；又如丝绸，据欧洲人统计，19世纪时，欧洲市场所需丝绸一半以上要从中国购买，19世纪末以后虽开始下降，但在1902—1904年，中国丝绸的欧洲市场份额仍占27%；又有数据表明，1903年东清铁道之南满支线开通后，东北大豆开始批量出口。另外，中国进口的商品，则从机械设备、纺织品到各种日用品、奢侈品等应有尽有。据统计，1874年上海进口商品种类180种，天津约100种，到1911年，两口岸进口洋货品种均上升到800余种，在1910年，贸易额超过百万关两的进口商品多达35种。①

就中国进出口贸易额而言，1871—1873年度，进出口贸易净值总额2.16亿银元，② 其中出口1.1亿元，进口1.06亿元，贸易顺差0.04亿元；1881—1883年度，进出口贸易净值总额2.34亿元，其中出口1.08亿元，进口1.26亿元，贸易逆差0.18亿元；在西伯利亚大铁道之东清铁道全面贯通之前的1901—1903年度，进出口贸易净值总额7.84亿元，其中出口3.11亿元，进口4.73亿元，贸易逆差0.52亿元。③ 根据上述数据可知，尽管中国经历了甲午战败以及八国联军侵华，但对外贸易额的增速并未放缓，并自1881年起，中国对外贸易由顺差转为逆差，且再未扭“逆”为“顺”，即对外贸易额规模越大，其逆差状况越严重，外国商品大量输入中国。

就进口贸易价值中各国所占比重而言，1871—1873年度，香港占比32.5%，英国（本土）占比34.7%，美国占比0.5%，日本占比3.7%，俄国仅占比0.2%，以上四国（香港为英国所占）合占比71.6%，其中英国（包括香港）占比67.2%；1881—1883年度，香港占比36.2%，英国（本土）占比23.8%，美国占比3.7%，日本占比4.9%，俄国仍占比0.2%，以上四国合占比68.8%，其中英国占比60%；1901—1903年度，香港占比41.6%，英国（本土）占比15.9%，美国占比8.5%，日本（包括台湾）占比12.5%，俄国仍占比0.8%，以上四国合占比79.3%，其中英国占比57.5%。通过上述数据可知，中国对外贸易结构在发生变化，虽然英国的对华贸易在各国中依然保持着绝对的优势地位，但其发展状况确实呈持续性下行态势，而与此相对，是日本、美国在华贸易规模的上行，俄国也在力争，不过上行幅度不大。日本的对外贸易在明治维新后有了大步发展，在1888年，其进出口贸易总额达到26 246 544日元，按照1银元兑换1.002日元的汇率计算，约为0.26亿银元；到1896年，其进出口贸易总额已提升至289 517 234日元，约为2.89亿银元；在1903年，更是跳升至606 637 960日元，约为6亿银元。④ 以1906年为例，日本对外贸易对象国的占比情况如下：对中国，占比20.79%；对英本土，占比14.7%；对德，占比6%；对法，占比5.3%。⑤ 也就是，日本对欧洲国家的贸易额占比在

---

① 霍建国主编：《中国对外贸易史》中卷，中国商务出版社，2016年，第101–103页，第107页。

② 本稿凡单位为“元”者，均为银元。

③ 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，《中国近代经济史参考资料丛刊》第1种，科学出版社，1955年第64页。

④ 北田正寅编：《輸出と輸入》，森山章之丞发行，1908年，第127页。

⑤ 北田正寅编：《輸出と輸入》，第141–144页。

26% 以上。总之，在 19 世纪的最后 20 年，围绕中国的国际贸易规模明显呈上升趋势，除了英、美、法之外，后起之秀的德、日、俄也加入贸易竞争的行列。尤其是日本，表现出异军突起的面相。而处于地缘政治经济竞争中劣势的俄国，极欲要改变现状，于此，海参崴被赋予了极大期待。

（二）海参崴的建设与中国人

若不论海参崴原住中国人，最早有组织地进入海参崴的外国人应是中国人。在海参崴被建设成近代化军港兼商港的过程中，中国人曾做出过重大贡献。根据日本对海参崴居住人口的统计，1878 年，在住者 505 户共计 8393 人，其中包括俄国人在内的欧洲人为 4952 人，中国人为 3441 人；1900 年，在住者共计 30 847 人，其中俄国人为 15 947 人，欧美人为 474 人，中国人为 11 637 人，日本人为 1244 人，朝鲜人为 1518 人；1910 年，在住者共计 90162 人，其中俄国人为 50 451 人，欧美人为 1236，中国人为 29 800 人，日本人为 2245 人，朝鲜人为 3217。① 以上数据表明，在海参崴，除了身为本国人之俄国人外，中国人明显多于其他外国人。需要注意的是，进入上述统计的人员，均应具有合法在住资格，即持护照者，而最初来到海参崴谋生的中国人中，有相当大一部分人并不持有护照，缘此他们并不会被记录在案，且估计其人数不在合法在住者人数之下。若此，海参崴在住的中国人在某些时期甚至超过俄国人。究其原因，是因为普通华民能轻易进入俄领。虽然中国人跨越中俄边境一般要经过在俄方一侧由俄国人设置的边境检查站，这样的检查站多建立在俄方的定居地附近，在通过边境检查站时，俄当局会向过境人员发放临时护照，但由于中俄边境线如此漫长，要华民均通过检查站跨越边境是件非常困难的事，其结果就是进入俄领或海参崴的中国人并非个个是持有护照的合法在住者。② 在建设海参崴的过程中，由于需要大量劳工，俄当局默认了这种状态。

海参崴在 1872 年获得太平洋主要港口地位后，其港口以及市街建设被俄国列入规划。在 1870 年代的海参崴，中国人从事各种工作。他们生产砖头，烧制石灰，砍伐木头等，这些建筑材料都是建造海参崴所必需的。当中国劳工开始充斥海参崴的劳务市场后，从中国人中间分化出一些能干的承包商，他们凭借质优价廉的工程获得俄当局的认可。中国承包商不仅从事建材供应，还直接承接俄方海事部门的建筑工程。中国人不拒绝任何工作，大到建设和维修宫殿，小到建造厕所所需要的污水池，只要有利可图，他们就会出力。③

当然，对于海参崴的建设更体现在它与周边区域的交通互联方面。随着乌苏里铁道（海参崴至哈巴罗夫斯克即伯力的铁道，1891 年启动）在 1897 年的竣工，海参崴与当时的阿穆尔边区首府哈巴罗夫斯克即伯力连接在了一起。伯力位于黑龙江与乌苏里江交汇处，又因为与中国境内的松花江与黑龙江相连，故伯力作为军事要塞的同时，又是中俄边境线上的重要贸易点。由于中俄双方共同享受界河黑龙江以及乌苏里江的航运权，故双方签署了允许开展跨境免税贸易、移民和定居的双边协议。尤其 1880 年代以后，受开发和贸易的影响，双方人员交往日益频繁。为了维护边境秩序，中俄于 1881 年签署彼得堡条约，将中俄边境发生的免税贸易限制在界河两岸 50 俄里范围内。在如此宽松的贸易环境下，华商与俄领阿穆尔边区的当地住民建立了广泛联系，几乎垄断了乌苏里森林产品的生意，这些产品包括皮毛、鹿茸、虎骨、蘑菇和人参等。华商还在黑龙江、松花江和乌苏里江边的定居地开展舢板贸易，即在东清铁路建成前，松花江是连接东北南北往来的交通动脉，继而通过与松花江相连的黑龙江，可将东北甚至东北以外地区的物产输入俄领阿穆尔边区，即通过舢板，诸如小麦、大麦、高

① 野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，第 6–7 页。

② B. 扎采平：《华人对俄罗斯远东城市发展的贡献》，《西伯利亚研究》2007 年第 4 期。

③ 聂丽 · 米兹、德米特里 · 安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938 年）》，第 3–4 页。

粱、粟米、大豆等东北物产可大量进入阿穆尔边区，包括海参崴。[1]而随着乌苏里铁道的开通，上述边境贸易变得更为活跃：边境免税贸易区的商货进入海参崴更加便捷，同样经海参崴输入的商货也能更迅速地进入上述免税贸易区，由此海参崴在覆盖中国东北北部的区域性贸易中确立了其不可忽略的商港地位。尤其是作为俄国西伯利亚大铁道之远东重要区段——东清铁道的修筑工程于 1897 年 8 月启动后，海参崴同中国东北北部、俄国内地乃至俄国欧洲部分的连通指日可待，故海参崴的商业出现了前所未有景气。伴随东清铁道主干线（从俄国赤塔经中国满洲里、哈尔滨、绥芬河到达俄国海参崴段）在 1901 年的开通，经海参崴输入的商品以免税状态源源不断进入俄国内地，这给俄国政府带来税收方面的巨额损失，以至俄国于当年便收回了海参崴的自由贸易港地位，这项政策虽多少阻碍了一些海参崴商业热度的上升，但未从根本上影响到它的景气。

1903 年，一位驻海参崴的日本贸易委员（按：这一职位在日文文献中称作："贸易委员"。在中文文献中称作"商务委员"）如此写下他的观察：海参崴是俄国太平洋海岸的港口城市，该港不仅作为军港，同时也是作为货物集散地受到重视而得以迅速发展。仅十几年间，数层高的砖制楼房便鳞次栉比，市街面貌大为改观。而促使该市大步发展的契机在于乌苏里铁道的建设以及尼古拉河道的开凿，甚至又有像东清铁道这样大规模工程计划的出台，一种超出常规的商业景气突然降临，令海内外人士目瞪口呆。比如数百家商铺在短时间内喷涌而出，即反映该市商业活动呈现着极盛景况。但上述景气并非商业活动自然发展后的结果，它不过是在诸如东清铁道建设等俄国国家政策刺激下的产物。[2]上述日本人的言论表明：处于东北亚各国交通交汇处的海参崴做好了参与太平洋地区国际地缘政治和经济竞争的准备。

二、海参崴成为欧亚贸易国际中转港口的可能性

作为优良商港的前提条件之一是具有交通便利的优势。俄国发展海参崴的目标之一是通过更为便捷的方式将所需的中国商货运入俄国。按照清朝中俄间的条约规定，乾隆年间以后，中俄贸易大部分在北部边境的恰克图完成。但中国商货由华商自产地运至恰克图，再经俄商运至俄领各需求地后，其运输成本颇高，有时甚至超过商货价格，这使得中国商品在俄国的销售价格居高不下。19 世纪以后，俄国开始从中国大量输入茶叶，其消费对象显然不再局限于俄国人，即向它邻近的欧洲国家提供货源成为可能。这显然与英国的商业利益产生矛盾。作为欧洲的巨大供货商，英国人把持着重要商品的交易，其中包括中国茶叶，俄国的贸易行为虽暂时不会严重威胁到英国的商业利益，但如果俄国建立起连通欧亚大陆的便捷且成本低的交通线，其形势将会发生重大变化。因此，正如前文所说，修筑西伯利亚大铁道毫无疑问是一项欲改变世界既定经济关系的决策。

早在 1870 年代，就有俄商欲借助水路将汉口地区的茶叶运至俄属太平洋海口，再经此海口运往俄领各需求地，因为这样的成本显然低于经恰克图转运者。比如，晚清时期俄国远东地区从事商业活动的俄商托克马科夫・舍韦廖夫在 1875 年就向俄当局提出应建立一条汉口至尼古拉耶夫斯克（比海参崴更北的太平洋出海口）的航线。鉴于当时俄国从中国输入的茶叶基本来自汉口，舍韦廖夫算过一笔账：每吨 40 立方英尺体积的茶叶（包括 8–9 箱白毫茶和 14–15 箱砖茶），从汉口到伦敦的运费是 3.5–6 英镑，而从汉口到恰克图的运费，每箱白毫茶为 4 两 70 分至 6 两 70 分白银，每箱砖茶为 4 两 40 分至 6 两 20 分白银（1 英镑约合 3 至 3.5

① B. 扎采平：《华人对俄罗斯远东城市发展的贡献》，《西伯利亚研究》2007 年第 4 期。

② 《浦港现时商况及其将来》，日本《官报》，1903 年 5 月 19 日，第 14–16 版。

两白银）。结果，同样数量的茶叶陆路运输到恰克图的价格为白毫茶 11.5–20 英镑，砖茶为 18–30 英镑。① 由此可知，较水运，陆运的运输成本非常高。舍韦廖夫策划了如下水运路线：由汉口出发至俄领太平洋港口的尼古拉耶夫斯克（可见在 1875 年海参崴尚不能作为港口使用），再经兴凯湖和哈巴罗夫斯克，沿阿穆尔河（黑龙江）航行，到达伊尔库茨克海关（出恰克图后的俄方海关）。这一提案在十多年后被采纳，舍韦廖夫于 1888 年获得在鞑靼海峡即海参崴和尼古拉耶夫斯克（庙街）之间，海参崴和上海之间建立航线的授权，那个时候海参崴的港口码头已被建成并投入使用。

19 世纪是抢占海上航线的时代，自海参崴获得贸易港地位后，便不乏轮船公司参与其海上交通线的建立。比如，在日本政府的授意下，到 1912 年，由日本轮船公司经营的日本各港口至海参崴的定期航线已有三条，由此可见日本对海参崴的重视程度。三条航线的状况大致如下：1. 海参崴至敦贺的直航线，由大阪商船株式会社经营，每周 1 班，周五由敦贺出发，航行约 40 小时，周日抵达海参崴，周二返航，于周四回到敦贺；2. 日本海巡航线，亦由大阪商船株式会社经营，该航线又分为大巡航和小巡航两条线，小巡航线其实是海参崴至小樽的直航线，大巡航线则是由小樽出发至海参崴，再由海参崴经七尾、伏木、新潟、夷、函馆、青森后，回到小樽，并视天气情况判断是否要停靠伏木和新潟；3. 海参崴至神户线，由日本邮船株式会社经营，三周 1 班，由神户出发，经门司、长崎、釜山、元山、清津后，抵达海参崴，此线涉及到朝鲜沿日本海各港口。据此，日本不仅建立了自己日本海东侧各口岸与海参崴之间的多条航线，亦建立起神户、长崎等这样具有国际贸易港地位的港口与海参崴之间的航线，使得日本与海参崴、中国东北乃至欧亚大陆间的联系更加紧密。②

除了前述舍韦廖夫所计划的航线，具有俄国官方性质的俄国义勇舰队也建立了海参崴通往其他口岸的定期航班：1. 海参崴至敦贺线，每周 2 班；2. 海参崴至上海线，途中停靠长崎，每周一班；3. 敖德萨至海参崴线，途中停靠康斯坦察、布尔加斯、苏伊士、亚丁、科伦坡、新加坡、香港、长崎或门司，每年 12 班；4. 尼古拉耶夫斯克（庙街）至海参崴线，每年 14 班；5. 北海线，每年 11 班。其中敖德萨至海参崴线是一条跨越欧亚的远航线，通过这样的线路，俄国将海参崴与黑海沿岸诸港连接在了一起。另外尚有俄国北部汽船公司经营的敖德萨至海参崴的定期航班，每年 18 班。德国一家未知名公司则经营了一条汉堡至海参崴的极东线，由此可见德国人会定期往来于汉堡与海参崴之间。③ 上述信息并不全面，就定期航班而言，缺乏其他轮船公司经营的海参崴至中国口岸的航线、航班情况。从上述资料中看，既然烟台至海参崴间都存在定期航班，就更不用说其他重要港口了。总之，海参崴有计划地逐步建设着与本地域乃至欧洲地域的诸多港口间的往来海上通道。

面向大海，海参崴可以是海航线的起点；回望腹地，海参崴被规划为横贯欧亚大陆铁道大动脉的东端终点。随着 1891 年乌苏里铁道的动工，俄国开始实施以未来建成的西伯利亚大铁道将太平洋出海口与其欧洲领土部分连贯在一起的战略性计划。当连接海参崴与伯力的乌苏里铁道于 1897 年冬竣工后，海参崴多了一种对外交通方式，即海陆（陆指铁路）联合通道。尤其当东清铁道主干线（绥芬河至满洲里）工程在 1901 年竣工后，接续上该条线路的海参崴所能发挥的海陆联合优势已不再局限于区域内，而是伸展到了极为遥远的欧洲。为了考察上述海陆联合通道是否拥有优势，日本人曾将由敦贺出发，经海参崴利用海陆联合通道至欧洲重要城市，与由神户出发，完全利用海船至欧洲同样城市所需时间和经费的状况做了一番比较，见表 1。

① A.H. 霍赫洛夫：《集汉学家、商人和企业家于一身的米哈伊尔·舍韦廖夫》，田郁译，国家清史编纂委员会编译组：《清史译丛》（第 8 辑），中国人民大学出版社，2010 年，第 137–138 页。

② 野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，第 28–32 页。

③ 野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，第 32–33 页。

表 1　敦贺至欧洲（海陆联合）与神户至欧洲（海路）指南

	距离（海里）		日程（天）		路费（日元）		海陆联合节省		
	海路	海陆联合	海路	海陆联合	海路	海陆联合	距离	日程	路费
莫斯科	11 000	5912	36	12	一等 71 700	38 428	5088	24	一等 33 272
					二等 53 100	25 067			二等 28 033
圣彼得堡	11 000	6409	37	13	一等 71 300	40 092	4591	24	一等 31 208
					二等 53 000	26 164			二等 28 636
巴黎	9900	7639	37	14	一等 65 500	49 217	2261	23	一等 16 283
					二等 49 500	32 292			二等 17 207
柏林	9800	7122	36	14	一等 68 700	44 308	2678	22	一等 24 392
					二等 50 400	28 947			二等 21 453
伦敦	10 092	7589	38	15	一等 69 700	48 811	2503	23	一等 20 889
					二等 51 800	31 937			二等 19 863

资料来源：野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，第 37 页。

由上表可知，由日本出发，利用海陆联合通道前往欧洲重要城市是如何便捷而节省资金，不仅距离、日程大幅缩短，且路费也大幅下落。比如前往伦敦，海陆联合比海路，在时间上，节省 23 天；在经费上，一等席位节省 20 889 日元（约 2000 银元），二等席位节省 19 863 日元（约 1900 银元），即以海路二等舱位的船资完全可以购买海陆联运一等席位的客票，并有剩余。客运如此，货运价格比客运价格，只低不高。那么，已具备如此优良交通条件的海参崴似应朝着预期目标发展成为一个全球性的国际中转贸易港口，以助力俄国在太平洋地区国际地缘政治和经济竞争中胜出。然而，事与愿违的事情发生了。以下海参崴 1880 年代至 20 世纪最初 10 年间的经济贸易发展数据能体现出海参崴参与国际贸易经济的活跃程度。

如前文所述，1870 年代中期，海参崴尚未进入俄商舍韦廖夫的眼界，表明其港口建设尚未完成，不过依据日本驻海参崴贸易委员始于 1876 年这一事实，亦可见那时的海参崴已在参与国际贸易，而日本对于海参崴贸易状况的持续观察却是 1880 年代以后的事情。根据日本《官报》提供的数据可知：1886 年，由海路输入海参崴的商货总价值为 5 706 543 卢布；输出商货总价值为 419 824 卢布，输入大于输出 5 285 719 卢布[①]。以此数据判断，其输入品应多为该港自用。1889 年 7 月 25 日的俄国官报内刊载了海参崴征税设定案：1. 经海参崴运输的货物，除木材外，每普特（1 普特 =40 俄磅 =16.83 公斤）征收 0.5 戈比税金；2. 远航至海参崴的船只，除定期航班外，每船按吨位数征税，每吨征税 30 戈比。[②] 这表明俄当局开始管理该口岸贸易，不过征税额度非常低，海参崴依然可以称作自由贸易港。

随着港口贸易量的增大，其观察报告的内容日见丰富。比如，1890 年，海参崴 4 月 12 日至 12 月 19 日间来航船只共计 115 艘，载货 98 528 吨，较去年 98 艘船 81 503 吨货，多出 18 艘船、17 025 吨货，变化不是非常显著。来航船只均为蒸汽船，具体情况如下：日耳曼，35 艘，27289 吨；俄，28 艘，30 516 吨；日本，21 艘，20 752 吨；挪威，14 艘，8508 吨；英，10 艘，9390 吨；美，7 艘，2073 吨。[③] 在上述数据中，我们看不到中国的情况，表明出现在海参崴的蒸汽船中未有中国籍，但华商借助其他国籍船只参与海参崴贸易的可能性却很大。又比如，1891 年，海参崴 4 月 11 日至 12 月 17 日间来航船只共计 117 艘，载货 101 255 吨，来航船只情况如下：日本蒸汽船 19 艘，19 551 吨，帆船 2 艘，155 吨；俄（汽船）41 艘，39 734 吨；德（汽船）26 艘，21 048 吨；挪威（汽船）15· 艘，9662 吨；英（汽船）9 艘，9513 吨；美（帆船）4 艘，831 吨；

① 日本《官报》，1887 年 6 月 16 日，第 14 版。

② 日本《官报》，1890 年 5 月 20 日，第 9 版。

③ 日本《官报》，1891 年 6 月 16 日，第 9 版。

澳大利亚（汽船）1 艘，761 吨。该报告尚指出：当年来航的 41 艘汽船中有 7 艘为俄国义勇舰队的船只，他们装载着共计 12 371 吨货物，利用海参崴至敖德萨航线分别前往日本和中国，送往汉口或马尼拉的货物也选择此航线。报告谈到，由俄属滨海州输出的货物种类与去年大致相同，作为中药材的鹿茸以及木材、海带等均输往中国，木材多出自南乌苏里地方，不过其输出额大幅降低，与去年有 4900 吨木材输入天津相比，今年仅 1500 吨；海带的输出额也在降低，输出地为牛庄、天津、烟台，与去年 9100 吨相比，今年只有 6200 吨。[①] 依据上述描述可以判断，华商积极参与着海参崴贸易，但以这时期海参崴的交通条件而言，其输入贸易多为满足当地建设抑或日常生活需求，海参崴尚未建立起国际中转贸易的地位。另以 1893 年为例，当年由日本输入海参崴的主要货物有：谷物、食盐、各种纺织物、陶瓷器、玻璃、漆器、机械用油、水果等，同 1892 年几无出入，只是麦粉当年的输入量约为 845 800 斤。这里特别提到麦粉输入情况，是因为随着当地农业的发展，虽然农产品的品质尚有待提高，但胜在产出很高，因只有上流社会喜用美国农产品，故市场对于外国产麦粉的需求持续在减少，但近一两年由于种种原因，南乌苏里地方以及黑龙江沿江地区的麦产不高，导致由欧、俄输入的麦粉数量又在增加，不过白米和食盐主要从日本输入，1893 年为 4683 吨（上年为 4114 吨）。[②]

表 2　海参崴 1892—1909 年间的输出入状况统计表

年份	输入（货物重）	输出（货物重）
1892 年	3 976 200 普特（约 66 919 吨）	447 000 普特（约 7523 吨）
1893 年	4 089 600 普特（约 68 827 吨）	838 600 普特（约 14 114 吨）
1894 年	5 094 720 普特（约 85，744 吨）	970 920 普特（约 16 341 吨）
1895 年	6 359 580 普特（约 107 032 吨）	1 237 260 普特（约 20 823 吨）
1896 年	8 196 600 普特（137 949 吨）	1 608 300 普特（约 27 068 吨）
1897 年	9 771 900 普特（164 461 吨）	964 020 普特（约 16 224 吨）
1898 年	11 406 900 普特（约 191 978 吨）	3 706 080 普特（约 62 373 吨）
1899 年	13 388 940 普特 (约 225 336 吨)	3 566 580 普特（约 600 256 吨）
1900 年	21 760 955 普特（约 366 237 吨）	2 221 946 普特（约 37 395 吨）
1901 年	20 953 957 普特（约 352 655 吨）	4 043 023 普特（约 68 044 吨）
1902 年	14 031 491 普特（约 236 150 吨）	2 290 637 普特（约 38 551 吨）
1903 年	15 551 329 普特（约 261 729 吨）	2 738 577 普特（约 46 090 吨）
1906 年	42 323 082 普特（约 712 297 吨）	20 490 713 普特（约 344 859 吨）
1907 年	12 375 714 普特（约 208 283 吨） 价值 68 991 265 卢布	4 354 106 普特（约 73 280 吨） 价值 4 372 975 卢布
1908 年	10 821 040 普特（约 182 118 吨） 价值 47 904 096 卢布	7 352 883 普特（约 123 749 吨） 价值 6 276 062 卢布
1909 年	11 104 000 普特（约 186 880 吨） 价值 21 633 128 卢布	15 011 038 普特（约 252 636 吨） 价值 10 420 973 卢布

资料来源：野村喜一郎：《对浦港贸易意见》,《对岸之贸易》，第 7 页。

通过这组数据可知：1897 年是一个节点，在此前，海参崴每年的贸易输出入量虽在逐年增长，但幅度有限，且输入货物中有相当一部分是乌苏里铁道的建设用材，而输出量一直徘徊在 2 万吨上下，表明海参崴以外货物经海参崴出口者鲜少；但随着 1897 年乌苏里铁道的开通，海参崴的贸易输出入状况发生明显变化。比如 1898 年，输入量上升至 19 万吨有余，输出量也升至 6 万吨有余，1899 年输入量继续上升至 22 万吨有余，1900 年则猛增为 36 万吨有余，为这组数据中的三个高点之一，1901 年虽有些回落，不过仍维持在 35 万吨高点上，但 1902、1903 年又回落至 1899 年水平，即跌至 25 万吨前后；此后受日俄战争影响，1904、1905 年，贸易几乎处于

① 日本《官报》，1892 年 6 月 29 日，第 10 版。

② 日本《官报》，1894 年 6 月 23 日，第 8 版。

停止状态；到 1906 年，其输出入受战后重建影响而利好，仅输入量即达到 71 万吨有余，输出量亦有 34 万吨有余，分别是这组数据中的最高点；而最好的例证就是 1907 年，输入量仅有 20 万吨有余，输出亦只有 7 万吨有余，跌回 1898 年水平。此后的数据也表明，海参崴的输出入量各自维持在 20 万吨左右，1906 年的贸易表现居然是最好的。不过有意思的是，1907 年后，输入、输出间的差距在迅速减小，到了 1909 年，输出量开始超出输入量，虽然超出额度不大。这项数据却表明：虽谈不上活跃，海参崴确实起着贸易中转的作用。上述贸易现实与海参崴欲成为欧亚贸易的国际中转港口这一伟大目标，差距甚远。那么，造成海参崴惨淡经营的原因是什么呢？

三、被激烈博弈的地缘政治竞争所埋没的海参崴

海参崴偏离轨道，未朝着预期目标发展，其原因与地缘政治的紧张竞争有着密切关联。这种紧张，有来自俄国自身的战略选择，也有来自与俄国在地缘政治、经济上形成竞争关系的国家所采取的战略对策。重重压迫下，海参崴被激烈博弈的地缘政治竞争埋没了。具体缘由分析如下。

（一）南满支线以及大连商港的建设

1903 年是个关键年份。东清铁道并非只有横贯中国东北北部的主干线，尚建设了由哈尔滨直达辽东半岛最南端的南支线，并在这条支线的最南端兴建了商港——大连。包括大连在内的南支线工程在 1903 年竣工。大连的建设是在计划中的。因为当俄国从中国手中获得在旅顺口建设海军基地的权益后，俄国在远东的扩张目标遂变成“通过侵占包括辽东半岛在内的全部南满海岸线来攫取满洲”。[①] 也就是，通过建设旅顺口海军基地以及新商港大连，俄国可达成：1. 在东北全境确立自己的绝对控制；2. 从滨海地区（乌苏里江以东地区）到北京的时间可缩短至五六天；3. 更好参与太平洋地区的经济贸易竞争。[②] 而大连的兴建无疑将改变海参崴的命运。

我们依据日本驻海参崴贸易委员于 1903 年提出的一份关于海参崴现今商况及其将来的报告可一探究竟。报告称：“俄政府对于大连的建设远远超出了 1800 余万卢布的预算……而随着东清铁道运费的降低，往返欧亚间的列车会迅速将人气聚焦在大连上吧。”上述文字表明，随着南支线的开通，海参崴不再是西伯利亚大铁道唯一的东端终点，人们更愿意前往与华北经济贸易圈距离更近的大连，若无特别优惠政策，海参崴的商业前景确实堪忧。为了让日本清晰了解俄国的立场，上述报告书还添附了 1903 年俄国财政大臣远东视察复命书的翻译件，摘译如下：

> 海参崴同大连一样，位于东清铁道的终端，吸收着这条铁路沿线的货物，即从事着以外国货物同满洲物产进行交易的活动。但海参崴商人团体认为政府对于大连的建设令海参崴陷入了“死地”，故建议为了维护作为黑龙江沿江地区最大的贸易中心海参崴的繁荣，应利用铁道运费或其他可行办法限制大连的发展。上述意见毕竟与大局不符，不过是一些短视陋见。如今，对于关东州的占领已成为事实，将黄海中心与俄国连结在一起的铁道已经铺设到那里，这是俄国不断进取后的历史性结果，终止在这一气候温和，且属不冻海岸地，并为铁道终端的地区建设商业港的计划绝无可能，因这将直接损害俄国的利益。实际情况是，在全年通航以及更加接近中国贸易中心方面，海参崴无法与大连比肩。不过相对大连，我们会保证海参崴在人员方面的均衡配置，并在将来尽可能降低铁道运费。但有一点请不要忘记：大连同海参崴一样是俄国的都市，为了俄国在远东的目标，我们可以适当牺牲大连的利益，但我们要寻求可以调和两市利益竞争的对策，要放弃为了己方城市利益去压倒对方城市的观念，找到良方以阻止无益的恶性

---

① 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第 13 页。

② 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第 17 页。

竞争，而相互限定贸易范围可能是一个解决办法，即依照自然地理环境，将与海参崴接壤的黑龙江沿江地区以及满洲东北部划为海参崴贸易圈，而大连则负责南满洲地区的贸易，除上述意见外，本大臣在远东视察期间曾作出训示：输往满洲的外国货物必须经由海参崴。在铺设西伯利亚铁道之前，黑龙江沿江地区贸易以俄国太平洋沿岸诸港中之尼古拉耶夫斯克[①]和海参崴为中心展开，上述两港因均为自由贸易港的缘故，外国产品基本经由两港输入沿海地区以及黑龙江沿江抑或其支流地区的各散落村庄……另外，沿着中俄边境输入俄方的商品多为中国制造，其中主要输入品有茶叶和绸布，并且依据1881年中俄彼得堡条约以及1862年中俄签署的边境通商章程（按，指《中俄陆路通商章程》），于中俄边境50俄里范围内发生的贸易均享受免税待遇，虽然双方均派有监察者抑或保护者，但事实上免税贸易并不可能被严格控制在50俄里范围内，由此黑龙江沿江地区，甚至后来的贝加尔州地区几乎都处于自由贸易状态……（自西伯利亚铁道铺设后）外国货物更是跨越远东地区，开始大量进入我内部的各地市场……作为应对急策，我陛下迅速作出决断，于1900年6月10发布敕令，取消海参崴以及尼古拉耶夫斯克自由贸易港的权利，规定：凡经由上述两港输入的货物，除少部分外，均要征收关税；经由中俄边境输入的货物，除中国商品外，均要征收关税。该政策实施之后，欲经太平洋海岸港口利用东清铁道者，仍会选择上述两港中的一港，而国家利益遭到侵蚀的问题也得到缓解。

之后，该大臣为俄政府收回海参崴贸易自由港权利辩护道：

> 禁止外国商品免税输入，一方面是为了鼓励沿江地区发展自己的制造业，一方面是想将作为西伯利亚铁道终端的海参崴开发成货物（尤其茶叶）集散地；且东西伯利亚和满洲大部分地区所需要的外来货物基本经由海参崴输入，将来势必会迎来贸易上的繁荣。目前该港发展迅速，各种设施日趋完善，东清铁道修建当初预设之贸易目标正一一变为现实。

于此，该复命书并未回避新建商港大连所将带来的问题：

> 当此之际，却又有新局面的产生，这便是辽东半岛的占领。其结果就是东清铁道南部支线的铺设，该支线可连接上松花江，而此前俄国商船已获准可通行于松花江，至此东清铁道、黑龙江已同人口密集的营口连结在一起，不仅是中国商品，经由营口输入的其他外国商品，通过中俄边境50俄里免税区抑或边境无人监管区，亦可自由且低廉地进入俄国。如此，将令海参崴陷入被动境地，即通过海参崴输入的货物需要缴税，而同样的货物却可以通过陆路免税输入俄国……故建议：若重新设定海参崴为自由港，当在其市内划出一块特别区域，将所有上岸货物仓储其内，对继续输往俄国内地的货物进行征税；非输往俄国的货物则无须办理税关手续，可免税输往俄国以外的地区。[②]即面对黑龙江沿江地区以及满洲东北地区，未来的海参崴将成为货物输入的第一大港……总之，因东清铁道南支线的铺设以及对于大连的建设给海参崴带来的不利影响都将是暂时现象，作为黑龙江沿江地区经济圈贸易中心的海参崴，与修筑东清铁道南支线所带来的不利因素相比，从中享受到的利益应更多些……如今借助这一横断东西的铁道，远东与欧俄之间的距离已经缩短为15日，甚至12日。

最后，该大臣以安抚的口吻保证道："俄政府决不会忽视海参崴，向大连提供优先权，即便大连距离中国的贸易中心更近，但在将来的大连，占据主要消费市场的应是俄国商品。"[③]

由上述文书可知，为不放弃征税利益，海参崴至少针对输入俄国的外国商品要征税；明知在经济竞争中大连优胜于海参崴，也不能给海参崴特别的政策待遇，只能适当牺牲大连的利益，即大连只能负责"南满地区的贸易"，且"输往满洲的外国货物必须经由海参崴"，因

---

① 中文名为庙街，海参崴向北5纬度，虽位于黑龙江出海口，但因过于偏僻，贸易规模一直很小。

② 保证其以免税状态输入中国境内或其他国家。

③ 所引资料均来自日本驻海参崴贸易委员之题为《海参崴现今商况及其将来》的报告，日本《官报》，1903年5月19日，第14–16版。

为寻求不冻海岸以及能够更加接近中国市场，一直是俄国的历史使命。如此，俄国政府对于海参崴的态度决定了其发展规模或势头，而1903年后的海参崴贸易状况即表明上述解决方案的有效性是微弱的。俄国自己做出了选择：出于追求更大的经济、政治利益，俄国将海参崴的贸易圈圈定在了“与海参崴接壤的黑龙江沿江地区以及满洲东北部”。当然，如果大连一直掌控在俄国手中，俄国多少会从大连分出一些商业利益去安抚海参崴，比如“输往满洲的外国货物必须经由海参崴”；但如果失去大连，那么结局就是俄国自己搬起大连这块石头砸了海参崴这只脚。

（二）日英同盟无法忍受俄国打破既定国际经济关系

俄国在远东的强势发展不仅引起了英国的极大关注，更是令与俄国隔海相望的日本紧张不安。众所周知，东北问题在1895年已完全成为一个国际问题，且此后10年，也是俄国对外政策的基本问题。俄国明确宣称，西伯利亚大铁道“对于俄国在日本海沿岸进攻性政策的贯彻速度和规模的改变具有意义”。① 日本对此充满担忧。而英俄间的竞争则是世界范围的，尤其双方在欧亚大陆内陆中亚的竞争，英国明显处于劣势地位，由此对于俄国在中国东北的极速扩张越发不能坐视不理。于是，在西伯利亚大铁道即将全面竣工的1902年，日英结为同盟，共同对抗俄国。在同盟条约中，英国与日本约定，日本对俄国的战争将由两国单独进行，但英国保证保卫日本所有的海岸和交通线，并竭尽全力支持日本。② 在此前提下，当1903年东清铁道全线贯通之际，按捺不住紧张情绪的日本在1904年2月决绝向俄国宣战了。战争初期，日本除向旅顺发起突然攻击外，亦曾派出小股海军欲争夺海参崴。据路透社1904年3月9日电报称：“（3月8日）日兵在海参崴之北勃拔士散海湾登岸，因该处冰垒壅塞，乃弃之，另寻他路以窥东省……远东总督阿力西夫再行文回国云，日人攻击海参崴，俄军未受重伤，炮台之兵亦无伤毙者，惟附近居民一妇女中弹身亡，水兵亦略受伤，日人次日又来索战，旋即退回。”③ 而此前的1904年2月22日，日本海军就曾由海上向海参崴要塞的防御工事和城市的东部扫射，共计发射了200多发炮弹。不过，海参崴的防御工事固若金汤，日军很难得手。青岛路透社1904年10月8日的一则电文如此描述海参崴的防御：“该口常有船到，城镇四面有重兵防守，海口布满水雷。”④ 由此，日俄战争期间，日本未能攻克海参崴。

然而，随着俄国的战败，由俄国兴建的商港大连，在短短两三年后便被转让给了日本，包括长春以南的东清铁道南支线。俄国如此描述失去对“南满”控制所带来的后果：“南满是物产富庶之地，有蕴藏丰富的抚顺煤矿和商港大连。南满归了日本，整个东北的钥匙交在了日本手上。”⑤ 而随即到来的最直接影响便是，大连彻底变成了海参崴的强硬竞争对手。贸易数据显示，日俄战争后的1909—1911年度，中国进出口贸易净值总额12.72亿元，其中出口5.7亿元，进口7.02亿元；就进口贸易价值中各国所占比重而言，香港占比33.9%，英国（本土）占比16.5%，美国占比7.1%，日本（包括台湾）占比15.5%，俄国占比3.5%，以上四国合占比76.5%，其中英日两国（包括香港、台湾）合占比65.9%。第一次世界大战后的1919—1921年度，中国进出口贸易净值总额21.24亿元，其中出口9.21亿元，进口12.03亿元；就进口贸易价值中各国所占比重而言，香港占比22.4%，英国（本土）占比14%，美国占比17.6%，日本（包括台湾）占比29.2%，俄国占比1.4%，以上四国合占比84.6%，其中英日两国（包括香港、台湾）合占比

---

① 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第7页。

② 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第21页。

③ 《为日军在海参崴北登陆等事》，光绪三十年正月二十三日，中国第一历史档案馆编：《清代军机处电报档汇编》第39册，中国人民大学出版社，2005年，第63页。

④ 《收路透电为海参崴港口情形事》，光绪三十年九月初一日，《清代军机处电报档汇编》第40册，第44页。

⑤ 鲍里斯·罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第27页。

65.6%。[①] 由此可知，中国对外贸易仍处于不断扩大状态，英国在华贸易地位虽仍领先，但呈缓慢下行趋势；伴随日俄战争的获胜，日本在华贸易增加趋势越发明显，而英国放任日本在华贸易的发展动机，一是想把日本牵制在北方，二是希望日本成为对抗俄国的有效力量；[②] 俄国虽然战败，但在华贸易占比上升到 3.5%，这意味着俄国在失去大连后重新努力去建构海参崴应能发挥的国际贸易作用。不过可以预测，在华贸易占比极高的英国和日本应会尽力去降低海参崴所拥有的铁道优势。第一次世界大战后，俄国在华贸易占比下降到 1.4% 可以作为一个证据，而以下展示的航运数据或可加强这一推测的可信度。

就中国各通商口岸往来外洋与往来国内的外籍航运状况而言，1902 年，航运吨位总计 44 648 920 吨，其中，英籍轮船占比 60.4%，德籍轮船占比 16.2%，日籍轮船占比 16.5%，英、德合占比 76.6%；1907 年，航运吨位总计 63 423 119 吨，其中，英籍轮船占比 52.5%，德籍轮船占比 10.5%，日籍轮船占比 24.6%，英、德籍轮船合占比 63%；1913 年，航运吨位总计 73 430 886 吨，其中，英籍轮船占比 51.9%，德籍轮船占比 8.6%，日籍轮船占比 31.9%，英、德籍轮船合占比 60.5%。[③] 通过上述几组数据可知：西伯利亚大铁道的全线开通并未改变欧亚间贸易货运的结构，也就是欧亚航运吨位并未下行，而是依然呈上行趋势，英、德籍轮船公司显然是欧亚间贸易航运的主力，尤其英国把持着航运的半壁江山；日本航运业在日俄战争后的发展更加迅速，以大连为核心，积极参与国际尤其欧亚间的航海货运，尽管以日本所处的地理位置，经由海参崴利用海陆联合通道，将货物运往欧洲，对日本更有利。日本拒绝海参崴的原因可以归结为，日本始终将海参崴视为大连的竞争对手。总之，俄国以西伯利亚大铁道撬动既有国际经济关系的愿望被诸方政治势力瓦解。

（三）俄国对海参崴设定种种限制性政策

海参崴未能成为国际性商港，既有外部原因，也有内部原因。如前所述，在海参崴成为国际商港之前，它首先是个军事要塞。1903 年俄财政大臣在巡视远东地区时就明确指出，海参崴关系着俄国在中国东北乃至东北亚的发展战略。鉴于此，俄国对想进入海参崴的政治势力，慎之又慎。出人意料的是，第一个进入海参崴，具有外国官方性质的机构是“大日本帝国商社”，它的代表被称为贸易委员，其人虽是日本外务省的官员，但在海参崴并不能享受外交官待遇，这是日俄双方达成的一种默契：俄方需要一位拥有官方性质的日本人来管理该国的海参崴在住者，但于明面上不予承认其政治身份。1876 年，日本凭借地缘优势，将自己的贸易委员成功派驻海参崴，其他国家也想效仿，但获准者只有德国。

来自中国方面的申请也遭遇了阻碍。鉴于海参崴在住中国人之人数庞大，中国政府其实更希望俄国能同意中国在海参崴成立领事馆，这样的要求没有得到俄方回应。因为俄方担心：“如果所有当地的中国居民都服从这个领事，把他视为中国政府任命的自己的长官，那么属于我国边疆区行政事务方面的权力，就会直接由相邻的中国省份来行使。”[④] 后来因为东清铁道的建设，俄方虽仍不同意中国在海参崴设立领事馆，但作为妥协方式，允许中国仿照他国在海参崴设置具有官方性质的商务委员机构。1897 年 3 月，俄国外交部通报驻俄中国公使：俄罗斯原则上同意“中国籍人士李家鳌为驻符拉迪沃斯托克商务委员”。俄国于这一时间点同意中国派驻商务委员，显然与东清铁道的修筑有紧密关联，而不认可中国在海参崴成立领事馆的理由是：海参崴在当下只是一个要塞（虽然俄方同时宣称海参崴是一个自由贸易港）。

李家鳌的赴任以及其在海参崴的工作性质在俄驻华公使于 1897 年 5 月 19 日致滨海州军事

① 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第 64–65 页。

② 鲍里斯 · 罗曼诺夫：《俄国在满洲（1892—1906）》，第 17 页。

③ 严中平等编：《中国近代经济史统计资料选辑》，第 244 页。

④ 聂丽 · 米兹、德米特里 · 安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938 年）》，第 75 页。

总督函中得到体现，即："根据帝国外交部与中国政府达成的协议，中国驻符拉迪沃斯托克商务委员被授予的地位与那里的德国和日本的贸易委员等同，其活动不具官方性，应该限于处理中国在符拉迪沃斯托克的臣民与我国当局之间产生的商务问题。……他与俄罗斯地方当局的关系仅具有单纯的私人性质。"① 自日本驻海参崴贸易委员于 1876 年上任以来，在 21 年后的 1897 年，中国驻海参崴商务委员终于到任，虽然这类商务委员所拥有的权责无法与领事相比。

李家鳌在海参崴的职能被严格限制在"商务"范围内。但作为总理衙门的五品官员，他在赴任初期曾试图以领事身份从事诸多活动，这被俄方认为是"越出了许可范围"。刚上任不久的李家鳌就曾以总理衙门的名义向阿穆尔沿岸边疆区总督递交公函，其主要内容有："1. 应撤销在中国社区的警察机构……允许商务委员解决仅在中国人之间产生的小官司……属于中国籍人士的所有财产和公文案卷，应该同时转交给商务委员，后者有权检查所进行的事情，并尽可能详尽地把所有资料告知地方行政当局。2. 必须责成所有中国移民的房屋业主和中国旅馆的经营者提供字据，每个业主都要有个登记表，记录所有入境和离境的中国人。3. 如果可能的话，由代表许可，向中国商人发放经商文件，这是最理想的。4. 应与对其他外国人一样，护照制度不应该对中国人实行例外。" ②

在俄方的眼中，李家鳌的上述请求超越了其商务委员的职权范围，在阿穆疆区总督办公厅 1897 年 10 月 11 日的回函中，就李家鳌希望俄方给予他管理在海参崴中国籍人士并对他们进行司法管辖的权力，答复道："根据俄罗斯帝国外交部与中国政府之间存在的协定，仅授予中国驻符拉迪沃斯托克的商务委员同目前在这里的常设的德国和日本商务委员同样的地位，其活动不应带有官方性质，应该只限于在符拉迪沃斯托克的中国籍人士与俄罗斯当局之间，就产生的商务问题进行斡旋。"而且就中国商务委员的权限再次强调：若对居住在阿穆尔沿岸边疆区中国籍人士的司法管辖，"按您拟定的办法进行管理，几乎等同于在这个边疆区形成特别的中国国家。" ③

出于对外国人的警惕，俄方也不希望在海参崴外国人拥有地产，甚至在 1892 年 6 月 18 日批准了《俄罗斯人和外国人在阿穆尔州和滨海州居住的规则》的补充条例，规定："在阿穆尔州和滨海州，禁止没有俄罗斯国籍的人获得土地。"因此在十月革命前，在海参崴拥有不动产的人都是一些城市老住户，其房地产均应在 1892 年 6 月 18 日之前购置。如此，生活在海参崴的外国人明显受到限制。而一个国际性贸易大港，它除了能提供良好的商贸环境外，还需要让来到此地的人感受到自由、快乐。

日俄战争后在海参崴中国人的凄惨遭遇也说明海参崴当局不能有效保护当地外国人的生命以及财产。战后由军队发动的一场哗变几乎将很多中国人的财产化为乌有。驻海参崴商务委员于 1905 年 11 月 26 日，如此电告哗变给华人造成的损害："崴埠乱事，华人房屋焚毁殆尽，惟四大行店尚未被扰，死者数人，出口暂避者约四千人，此外难民极多，亏损约三百万，商业停止，亟盼俄政府迅付赔款救急。" ④ 根据事后的再次清算，华商大小五百余户商铺的实际亏损已超过五百万。⑤ 此后，驻海参崴商务委员虽然积极与俄方协商赔偿事务，但最终俄方拒不接受中方的赔款意见，只象征性地拨给在海参崴华商 25 万卢布，以示抚慰。俄方的应对显然有违国际法条例。

日俄战争后，失去大连的俄国开始重新扶持海参崴，措施之一就是给海参崴解锁，开放领

---

① 聂丽・米兹、德米特里・安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938 年）》，第 75–77 页。

② 聂丽・米兹、德米特里・安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938 年）》，第 81–83 页。

③ 聂丽・米兹、德米特里・安治：《中国人在海参崴：符拉迪沃斯托克的历史篇章（1870—1938 年）》，第 83–84 页。

④《为向俄政府索赔事》，光绪三十一年十月三十日，《清代军机处电报档汇编》第 38 册，第 430 页。

⑤《为请留任商务官李家鳌事》，光绪三十二年六月二十二日，《清代军机处电报档汇编》第 29 册，第 312 页。

事设置权。在 1907 年，俄国宣布经俄国批准的国家可在海参崴建立领事馆。虽然在海参崴中国人居多，但中国并不是第一批获得设置领事权的国家，直到 1909 年 5 月才获准在海参崴设立总领事馆，首任总领事为桂芳。到 1912 年为止，在海参崴设立领事馆的国家有中国、日本、英国、德国、美国、法国、希腊、意大利、荷兰、挪威、土耳其等，其中中国和日本为总领事馆。①

除了开放领事设置权，俄方也期待通过推出各种优惠政策，如降低列车货运费等措施，来努力挽回海参崴的景气。但贸易数据显示，其效果并不明显，通过日本人的观察，我们多少能看到俄国为重振海参崴而做出过的努力。其中，某份报告称：北满农产品经海参崴向日本出口始于 1907 年，输入日本的农作物主要有大豆、豆饼、小麦、高粱等，由于东清铁道干线与南满铁道都在运送包括农产品在内的北满物产，这些物产或从海参崴或从大连出口，如果不排斥俄属东清铁道以及由海参崴前往日本的航线，日本反而更容易获取所需的中国东北资源。②

根据 1908 年的北满贸易年报可知：北满贸易主要以哈尔滨为中心，或通过东清铁路及松花江水路运输货物，或通过马车在北满与南满间运送货物，齐齐哈尔、爱珲、珲春、吉林、伯都讷等均为重要贸易口岸，输出货物主要是谷物、面粉、家畜、牛肉及其他农产品，输入货物主要是布匹、烟草、服装、砂糖、铁制品、杂货、干鱼、鱼子等。尽管如此，经由海参崴向俄国内地、日本、中国内地、欧洲输出的北满农产品仍保持一定份额，最好的例证就是，通过海参崴输出的农产品数量在 1906 年至 1908 年间持续大幅增长，而在 1908 年的谷物贸易中，向日本输出的大豆、豆饼所占比例最大，经营者当然多为日商。③

日本驻哈尔滨领事馆的一份报告指出：1908 年前，哈尔滨输往欧洲的东北农产品以小麦为主打产品，但自从 1908 年底开始向欧洲输出大豆后，大豆贸易日益兴盛，甚至取代小麦，占据了出口商品的首位。尽管俄国宣布从 1909 年 1 月 1 日起取消海参崴自由港的地位，受此不利影响，哈尔滨 1909 年的农产品输出额仍较上年增长了 23%。而当年的大豆输出额，几乎是上年的 6 倍。另外，受东清铁路公司在货运票价上的降价举措的影响，海参崴成为将中国东北北部的农产品输往俄国内地、日本和欧洲的主要港口，而 1909 年经由海参崴输出的农产品中，以欧洲为去向的占了 94.2%。④ 由此可见，海参崴与哈尔滨的贸易关系紧密。

根据 1910 年的珲春贸易年报可知：珲春进口的外国货物主要来自海参崴。除了海参崴自产的海产品外，美国的棉布、煤油很受欢迎，英美烟草公司提供的卷烟在该地的销路也很好，日本的棉布、杂货、食品以及朝鲜米非常畅销，而俄国产火柴已完全被日本火柴逐出市场；珲春出口的主要货物是豆饼、豆油。豆饼主要面向日本出口，而豆油除了向日本出口外，还输往西伯利亚。⑤

综上可知，俄国竭尽努力后的结果不过是恢复了海参崴在地区贸易圈，尤其以黑龙江沿江地区以及满洲东北部地区为范围的贸易圈中的中转贸易枢纽地位，这显然与预期目标相差甚远。

四、余论

1901 年，当东清铁道主干线贯通之际，海参崴通过铁道就可到达俄国的欧洲部分，横跨欧

① 野村喜一郎：《露领浦潮斯德港视察录》，《对岸之贸易》，第 11 页。
② 日本驻哈尔滨领事馆：《日本驻哈尔滨领事馆 1908 年 9 月 29 日报告》，李少军：《晚清日本驻华领事报告编译》第 2 卷，2016 年，第 227 页。
③ 日本驻哈尔滨领事馆：《1908 年北满贸易年报》，李少军编：《晚清日本驻华领事报告编译》第 2 卷，第 348–350 页。
④ 日本驻哈尔滨领事馆：《1909 年东北北部贸易年报》，李少军编：《晚清日本驻华领事报告编译》第 2 卷，第 615 页。
⑤ 日本驻哈尔滨领事馆：《日本驻珲春领事馆 1911 年 8 月 10 日报告》，李少军编：《晚清日本驻华领事报告编译》第 2 卷，第 592 页。

亚大陆的时间缩短到15–12日，而乘坐海船，至少需要36日，这是一个具有划时代意义的事件。也就是，通过西伯利亚大铁道的修筑，俄国似乎拥有了“控制太平洋水域的一切国际商业活动”的能力，它确实看到了打破既定国际经济关系的希望，而位于西伯利亚大铁道东端终点的海参崴无疑将应朝着国际性中转贸易港口的方向发展。然而，受激烈地缘政治竞争的影响，海参崴最终只归位为东北亚地域性贸易圈中的中转贸易港。其原因有三：一是俄国为贪图更大的地缘政治和经济利益，不惜建设了与海参崴贸易利益相冲突的新商港大连 ；二是无法容忍俄国去撼动既定国际经济关系乃至地缘政治格局的英、日两国决定结为同盟，去阻挠俄国的这一发展进程；三是俄方人为设定的种种限制性政策，束缚了外国人在海参崴的发展。结果，本应在国际商业活动中发挥重要作用的海参崴，仅仅作为一个偏东北亚的地区性贸易的中转贸易港口被人们认知。

References

Romanov Boris. *Eguo zai Manzhou, 1892—1906* (Russia in Manchuria 1892—1906). Beijing: Shangwu yinshuguan, 1980.

Li Shaojun. *Wanqing riben zhuhua lingshi baogao bianyi* (Compiled reports of Japanese consuls in China in late Qing dynasty). Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe, 2016.

Mize Nelly. Demetrius Anji. *Zhongguoren zai Haishenwai: Fuladiwosituoke de lishi pianzhang 187*0—1938 (The Chinese are in Vladivostok: A historical chapter of Vladivostok 1870—1938). Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe, 2016.

Nomura Kiitirou. *Duian zhi maoyi* (Cross–shore trade). Tokyo: Nomura Kiitirou Press, 1912.

Geopolitical and International Economic Competition in Vladivostok during the Late Qing Dynasty

CAO Wen (The Institute of Qing History, Renmin University of China; caowen@ruc.edu.cn)

Abstract: With the opening of sea routes to Vladivostok and the completion of sections of the Trans-Siberian Railway in 1903, it became possible to reach the European part of Russia by sea and overland by rail alone. Thus, Vladivostok gained the opportunity to develop as a hub for East-West Eurasian trade. In terms of China’s imports and exports, the volume of trade through the port rose from 223 million US dollars in 1894 to 552 million US dollars by 1911. However, the apparent upward trend in East-West trade still relied mainly on Western shipping companies that had developed the sea routes. Thus, Vladivostok, at the eastern end of the Trans-Siberian Railway, did not develop into an international port of global stature as expected. There were three reasons for this situation: first, Russia built a new commercial port in Dalian, which competed with Vladivostok for greater geopolitical and economic influence; second, Britain and Japan opposed Russian efforts to challenge the established international economic relations and geopolitical patterns and decided to form an alliance to obstruct Russian development; third, the restrictive policies set by the Russians limited the development of foreign interests in Vladivostok.

Keywords: Vladivostok, geopolitics, international economy